



*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA – DEC – 2010 – 0000004 del 09/02/2010

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

**VISTO** l'art. 35 comma 2-ter del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni”;

**VISTO** l'art. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; le successive modifiche di cui all'art. 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, legge 123/2008;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto del Piano Regolatore Portuale Porto di Civitavecchia, presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con sede in Molo Vespucci 00053 Civitavecchia, in data 23 dicembre 2005, viste le pubblicazioni sui quotidiani Il Sole 24 Ore e Il Messaggero avvenute in data 23 dicembre 2005;



VISTA la ulteriore documentazione trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Roma e del Lazio nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO CHE:**

- le principali differenze intercorrenti tra le scelte di pianificazione del PRP vigente, come approvato con procedura di VIA, rispetto al PRP 2004, sono sintetizzate come segue:
  - a) prolungamento per circa 413 m della diga foranea con una rotazione di circa 22° rispetto all'allineamento esistente. Tale prolungamento è stato approvato, anche come progetto definitivo, tra le opere strategiche. Il PRP 2004 prevede un ulteriore prolungamento di ulteriori 400 m circa;
  - b) ampliamento della diga foranea. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La problematica dei rischi dovuti al fenomeno del sormonto è stata approfondita;
  - c) apertura di un canale nella diga di separazione tra Porto Commerciale e Porto Storico ai fini di sicurezza e di ricircolo delle acque e costruzione di un ponte mobile. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche. I rilievi sollevati dal Consiglio Superiore LLPP sono stati approfonditi;
  - d) rettificazione della diga foranea, ai fini di una più sicura navigabilità dei mega-yacht, in luogo dell'andamento ad S previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche;
  - e) modifica planimetrica della parte Sud della banchina commerciale e approfondimento del livello del fondale del canale interno alla - 15,00 s.l.m.m. in luogo della - 13,50 s.l.m.m. previsto dal PRP vigente. L'intervento è stato approvato tra le opere strategiche;
  - f) allargamento del moletto di sopraflutto della zona terminale lato Nord della banchina polifunzionale container e rinfuse. Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;
  - g) inserimento nella zona de "La Mattonara" della Darsena Traghetti, della Darsena Servizi. Le modifiche, che costituiscono la più sostanziale differenza intercorrente con il PRP vigente, sono state approvate, anche come progetti definitivi, tra le opere strategiche;





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- h) inserimento della Darsena Energetica Grandi Masse, approvata dal Ministero dell' Ambiente con decreto VIA/6923, in luogo della darsena destinata al traffico delle rinfuse prevista dal PRP 1990. La banchina è stata denominata "polifunzionale" nella configurazione approvata dal Ministero dell' Ambiente. Il decreto VIA 680 del 04/11/2003, di approvazione della centrale di Torre Valdaliga ha introdotto modifiche rispetto alla configurazione del molo di sottoflutto, come approvato con il DEC VIA 6923/02. Tale molo è stato escluso dalla perimetrazione dell' ambito del P.R.P. di Civitavecchia. Inoltre si prevede una variazione della profondità dei fondali che si presentano ora alla profondità di -16 m, (invece di -14 m) mentre il bacino di evoluzione e l' area di accosto delle carboniere resta alla profondità di -18 m. La utilizzazione prevista dal PRP 2004 è per le rinfuse solide e per container, a fronte delle numerose richieste avute in tal senso dalla Autorità Portuale;
- i) accessibilità viaria e ferroviaria;
- j) utilizzazione delle aree tra il confine portuale e la viabilità di collegamento interno;

**ACQUISITO** il parere n. 209 positivo con prescrizioni formulato in data 18 dicembre 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell' impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell' istruttoria sul progetto presentato dall' Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, che, allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso con nota n. 157253 della Regione Lazio del, 11 agosto 2009, pervenuta il 18 agosto 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**ACQUISITO** il parere favorevole con prescrizioni espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG.PAAc/34.19.04/10511 del 5 agosto 2009, pervenuto in data 10 settembre 2009, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;



**PRESO ATTO CHE** è pervenuta una osservazione da parte della seguente Associazione riunita: Associazione Parco Antiche Mole, Associazione Archeologica e Italia Nostra;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## **D E C R E T A**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto del Piano Regolatore Portuale Porto di Civitavecchia, presentato dall'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, con sede in Molo Vespucci 00053 Civitavecchia, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano;

- a) del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare:
- 1) devono essere rispettate tutte le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti dal decreto VIA n. 6923 del 28/01/2002, relativo alla "Darsena Energetico-Grandi Masse (DEGM), dalla Delibera CIPE 20 dicembre 2004, n. 103, relativo ai progetti preliminari delle dieci opere strategiche, dalla Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 140, relativo ai i progetti definitivi del Prolungamento dell'antemurale Colombo e Darsena traghetti, dalla Delibera CIPE 25 gennaio 2008, n. 2, relativa al progetto definitivo della Darsena servizi, nonché dai relativi pareri del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Commissione Speciale VIA, e dai relativi Voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emessi per le citate opere, e inoltre dal Voto n. 209, del 29 ottobre 2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativo al "PRP 2004", e dai conseguenti Voti relativi alle singole opere;
  - 2) l'Autorità Portuale deve rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- emergenza come approvati dalle autorità competenti;
- 3) dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nello S.I.A. e nelle successive integrazioni e chiarimenti forniti; tali misure ed i relativi presidi, come implementati dalle presenti prescrizioni, dovranno essere integralmente recepiti come "Norme ambientali" nell'ambito delle Norme di Attuazione del Nuovo P.R.P. o in Atti regolamentari da emanare in relazione alle successive fasi progettuali ed attuative;
  - 4) per tutte le opere previste dal PRP, i progetti esecutivi dovranno contenere negli oneri contrattuali dell'appaltatore le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti delle attività di cantiere, prima di iniziare i lavori, durante i lavori e a fine lavori;
  - 5) deve proseguire il monitoraggio sulla qualità delle acque e sugli ecosistemi marini come previsto, rispettivamente, dalle lettere b) e c) del quadro prescrittivo del decreto VIA n. 2935 del 22/12/1997, e recepito nei decreti successivi, per tutta la durata dei cantieri e per almeno due anni successivi alla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale, tenendo conto degli aggiornamenti delle tecniche disponibili;
  - 6) i progetti esecutivi delle singole opere dovranno contenere il progetto delle utilizzazioni ottimali del materiale di escavo, definendo il reimpiego dei materiali dragati e ubicando le eventuali vasche di colmata. Inoltre dovranno contenere il bilancio generale dei movimenti di materia con indicazione della provenienza dei materiali di cava e l'ubicazione delle cave autorizzate per quantità e qualità;
  - 7) in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati nell'ambito del bacino portuale, come risultante dalla preventiva caratterizzazione che dovrà essere effettuata ai sensi del D.M. 24.1.1996 e in base ai criteri previsti nel Quaderno ICRAM "Aspetti tecnico-scientifici per la salvaguardia ambientale nelle attività di movimentazione dei fondali marini-Dragaggi portuali", dovranno essere stabilite in accordo con ARPA Lazio e attuate le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi, favorendo il loro riutilizzo in situ per la realizzazione delle opere portuali; la caratterizzazione dei sedimenti dovrà essere effettuata,



preliminarmente e in corso d'opera, anche sull'eventuale area di trasporto e ripetuta ad ogni eventuale successivo intervento di dragaggio. Qualora parte o tutto il materiale derivante dai dragaggi non risultasse idoneo ad alcun tipo di riutilizzo, né al conferimento in vasca di colmata esso dovrà essere avviato ad idoneo impianto di smaltimento, concordando con ARPA Lazio le modalità di stoccaggio temporaneo dei materiali e di trasporto presso i siti di allocazione definitiva, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni di stoccaggio e di trasporto in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti;

- 8) ferme restando le misure di mitigazione previste dal progetto per non incrementare gli impatti in termini di rumore, qualità dell'aria, sicurezza stradale e più in generale di vivibilità dei contesti limitrofi all'area portuale, la movimentazione dei materiali di costruzione in fase di cantiere dovrà privilegiare il trasporto via nave, ove possibile;
- 9) in fase di progettazione esecutiva dovrà essere concordato con l'ARPA Lazio e attuato un regolamento del cantiere con l'indicazione analitica delle attività di cantiere, della localizzazione delle aree di lavorazione, degli accorgimenti e dispositivi previsti per il contenimento delle emissioni ordinarie ed accidentali nei vari comparti ambientali (aria, acqua, suolo) da parte dei macchinari operativi, dei tempi e dei percorsi dei mezzi pesanti e dei veicoli comunque in transito da/per le aree di cantiere, che comunque non dovranno interferire con il centro abitato di Civitavecchia, di tutte le misure di mitigazione e dei presidi ambientali come individuati nello SLA e concordati con l'ARPA Lazio. Tale regolamento dovrà essere attuato sotto il controllo dell'ARPA Lazio e dovrà fare parte integrante dei Capitolati di appalto per le imprese esecutrici dei lavori;
- 10) i progetti esecutivi devono inoltre prevedere: accorgimenti contro la caduta di autoveicoli in mare lungo il percorso di banchina, accorgimenti per la separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale, idonee forme di segnaletica ed illuminazione per facilitare la comprensione dei percorsi da utilizzare, impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità alle norme contro l'inquinamento luminoso;





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- 11) in fase di cantiere dovrà essere redatto e attuato un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo;
- 12) ferme restando le misure di monitoraggio e mitigazione esposte nel progetto, si prescrive in particolare:

Traffico stradale:

- a. allo scopo di monitorare i flussi di traffico sui varchi portuali e sulla viabilità esterna dell'area periportuale, verificare la congruità della "ricostruzione ed analisi dell'impatto" effettuata nell'ambito dello studio trasportistico e appurare l'incidenza del traffico portuale sulla viabilità cittadina, anche ai fini del riscontro dei dati emersi dai monitoraggi relativi alle componenti ambientali atmosfera e rumore, l'Autorità portuale deve predisporre ed attuare un Piano di monitoraggio dei flussi del traffico, con verifica dei livelli di servizio della rete viaria, per tutto il periodo del cantiere e per almeno due anni dalla messa in esercizio del Porto nell'assetto finale;
- b. l'Autorità Portuale, in collaborazione con gli uffici comunali di regolamentazione del traffico, deve prevedere l'adozione di idonei percorsi e tempi di percorrenza per l'approvvigionamento dei materiali durante tutto il periodo di costruzione delle opere, in funzione delle diverse fasi di avanzamento dei lavori, al fine di evitare congestionamenti del traffico stradale sia urbano che extraurbano dovuti alle attività del cantiere;

Componente atmosfera:

- c. l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Lazio e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria dell'area periportuale e nel centro abitato di Civitavecchia interessato dal traffico portuale, mediante campagne periodiche ovvero mediante l'istallazione di postazioni fisse di rilevamento, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti;



- ferme restando le competenze dell'ARPA Lazio, il monitoraggio dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1) e dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del Porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio e polveri sottili; tale programma dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;
- d. ai fini della riduzione delle emissioni inquinanti delle navi dovranno essere proseguiti i programmi di elettrificazione delle banchine già previste dall'Autorità portuale, secondo le migliori tecnologie in materia;
  - e. dovrà essere adottata la massima efficienza energetica nella scelta dei componenti e dei sistemi di costruzione negli edifici da realizzare, integrandone le coperture con impianti di produzione di energia solare;

Componente ambiente idrico:

- f. in fase di progettazione esecutiva, sulla scorta di bilanci idrici di dettaglio, dovranno essere caratterizzati tipologicamente e dimensionalmente gli interventi per l'approvvigionamento idrico dell'area portuale per usi non potabili e dovranno essere perfezionati con il Comune di Civitavecchia e con il gestore del servizio idrico accordi per l'approvvigionamento idrico, al fine di evitare interferenze con l'approvvigionamento idrico cittadino;
- g. le acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle superfici esterne, coperture, strade, piste, rampe e piazzali interessate da movimentazione e/o deposito di materiali e sostanze non pericolose, dovranno essere raccolte in apposite vasche di contenimento localizzate e dimensionate in relazione alle successive fasi della progettazione, e sottoposte, prima del loro smaltimento, ad un trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione;
- h. nelle aree produttive ricadenti nell'area portuale e comunque in tutte le aree ove è prevista la movimentazione e/o il deposito di mezzi e





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

materiali che possano dar luogo al rilascio di sostanze di cui alle tabelle 3, 3A e 5 dell'Allegato 5 del D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, le acque reflue industriali e di dilavamento delle aree esterne di pertinenza, dovranno essere raccolte in vasche a tenuta stagna e sottoposte ad un trattamento depurativo appropriato in loco tale da conseguire il rispetto dei limiti di emissione previsti dalla Tab. 3 dell'All. 5 del D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, oppure inviate ad impianto di depurazione;

- i. i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico dovranno essere gestiti mediante impianti e servizi portuali da predisporre in adempimento al D.Lgs. 24 giugno 2003, n. 182 ed alla Circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio del 9.3.2004 n. UL/2004/1825;
- j. il regolamento portuale, o altro idoneo strumento, dovrà contenere la disciplina per la gestione delle merci e delle sostanze pericolose per la salute pubblica e per l'ambiente che possono essere movimentate attraverso l'infrastruttura portuale;
- k. fatta salva la predisposizione del Rapporto Integrato di sicurezza portuale previsto dalla normativa vigente per i porti, con attività petrolifere, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà predisporre:
  - un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc., utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica o in altre aree portuali;
  - un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
  - un programma di intervento d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti conformemente al "Piano operativo di pronto intervento locale - Edizione 2005";
  - con riferimento alle aree portuali destinate ad attività artigianali e industriali deve essere stabilita la tipologia degli impianti industriali di cui è consentita la realizzazione ai fini della sicurezza



- i suddetti piani e programmi devono essere tenuti a disposizione delle Autorità competenti al controllo;

Componente rumore e vibrazioni:

1. in fase di cantiere ed in fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, l'Autorità Portuale dovrà effettuare periodici monitoraggi dei livelli acustici in area portuale e periportuale, con particolare riferimento ai ricettori sensibili localizzati in prossimità delle arterie di maggior traffico portuale, secondo un piano di monitoraggio da concordare con ARPA Lazio con le modalità previste dal D.M. 16.3.1998; sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere definite le opportune misure di mitigazione in corrispondenza dei recettori sensibili intervenendo, in particolare, sulla riorganizzazione dei flussi di traffico e con misure passive, ove ritenute necessarie; tali misure dovranno trovare idoneo riscontro in termini applicativi sia negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana che in quelli di pianificazione acustica, che dovranno prevedere idonee azioni di risanamento ai fini del rispetto dei limiti acustici di immissione ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997 previsti dal vigente Piano di Classificazione acustica comunale, in relazione all'effettiva destinazione d'uso delle aree e con particolare riguardo ai recettori sensibili maggiormente esposti. A tal fine, in fase di progettazione esecutiva l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Lazio, un piano di monitoraggio che dovrà tenere conto dei dati e dei rilievi delle campagne di monitoraggio già iniziate sulla base delle prescrizioni delle autorizzazioni di cui al punto 1), dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere la valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori sensibili;
- 13) tutti gli interventi dovranno essere condotti tenendo conto delle emergenze archeologiche e monumentali, nonché degli edifici e costruzioni tutelati del centro storico, secondo le disposizioni impartite dalle locali Soprintendenze e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali; alle Soprintendenze di settore





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

deve essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste dal PRP; gli edifici previsti nel Porto che a causa delle loro altezze o volumetrie potrebbero causare disturbi o occlusione visiva al centro storico o a beni vincolati tutelati devono essere sottoposti all'approvazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali o della Soprintendenza di settore;

- 14) i parcheggi interrati dovranno ottenere le apposite autorizzazioni dalle autorità preposte;
- 15) dovranno essere acquisiti tutti i pareri delle autorità preposte alla tutela dei vincoli per aree e beni ricadenti all'interno del PRP, anche con riferimento al nuovo Piano Territoriale Paesistico regionale in corso di approvazione;
- 16) tutti i monitoraggi e le indagini ambientali previsti dal progetto o contenuti nelle prescrizioni devono essere realizzati a cura e spese dell'Autorità Portuale, concordandone con ARPA Lazio (qualora non diversamente disposto) le modalità operative, la frequenza, i parametri, i metodi di analisi e i tempi di esecuzione;

### **b) del Ministero per i beni e le attività culturali:**

- si rende necessario approfondire ed effettuare un esame comparativo delle idee e dei progetti fin qui elaborati, in parte esaminati nell'ambito dei lavori della cabina di regia, per il recupero e la riqualificazione dell'area portuale antica verificandone anche e soprattutto le connessioni storiche e funzionali con la città ed in particolare con il lungomare a sud del porto che dovrà necessariamente essere interrelato con le attività turistiche culturali del porto. Dovranno essere attentamente esaminate le proposte sin qui elaborate, e talvolta contrastanti, subordinandone l'attuazione alle inderogabili priorità di restauro dei beni architettonici e archeologici presenti nel porto. Nell'area portuale dovranno essere privilegiate percorrenze pedonali o di mezzi pubblici ( tipo navette elettriche ), previste connessioni con la metropolitana e gli eventuali parcheggi concentrati in un'unica area di scambio ( esterna al porto storico ) e non a ridosso delle singole attività ( acquario, albergo, museo del mare, ecc. ... ) moltiplicandone peraltro la quantità. Il porto recuperato nei suoi originari valori e significati dovrà attirare turisti e non autovetture, che dovranno nel massimo grado possibile rimanere all'esterno dell'area portuale antica assimilabile a un



grande parco archeologico. In tale ottica un ruolo fondamentale dovrà essere svolto dal forte Michelangelo, sinora tutelato da una "area di rispetto", che sarà finalmente liberato da tale necessario ma insufficiente strumento di tutela passiva per riacquisire l'originario ruolo di emergenza e divenire il fulcro della rinascita culturale della città e del porto;

- è necessario acquisire, come già enunciato nella cabina di regia del 29.09.05, il progetto definitivo ed esecutivo di valorizzazione, al fine di concludere tutti i lavori pertinenti il 1° lotto funzionale del porto nella più scrupolosa osservanza delle prescrizioni costantemente riportate nei precedenti pareri di competenza;
- il progetto di Riqualificazione dell'Area Archeologica denominata "La Mattonara", presentato allo stato di progettazione, definitiva dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici del Lazio- Sezione Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Lazio;
- gli interventi interessanti l'antico porto romano, soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.42/04-Titolo I ,( come il nuovo accesso al bacino storico, il ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano posto tra il bacino storico ed il porto commerciale, la riqualificazione delle banchine del bacino storico),dovranno anche acquisire da parte delle competenti Soprintendenze l'autorizzazione ai sensi dell'art.21 del D.Lgs.42/04
- alle Soprintendenze di settore dovrà essere data preventiva comunicazione della data di inizio lavori delle opere previste nel I° Lotto funzionale dell'HUB Portuale, anche per quanto attiene alle opere di cantierizzazione;
- ogni eventuale prescrizione, dettata da altri Enti e/o Amministrazioni coinvolte nella presente procedura, che dovesse incidere direttamente o indirettamente su aree o beni vincolati tutelati, dovrà essere sottoposta all'approvazione del Ministero per i beni e le attività culturali.
- Al fine di una migliore valorizzazione e fruizione dell'area archeologica *La mattonara* verificare la fattibilità della delocalizzazione della Stazione marittima
- Deve essere garantita la compatibilità delle destinazioni d'uso degli ambienti moderni con il settore storico riqualificato.



- per quanto riguarda il progetto della Pineta La Frasca, nel confermare che l'area con DM 20.04.2009 è stata sottoposta a tutela per la sua rilevanza archeologica, insistendo su detta zona l'insediamento romano di Columna, si formulano le seguenti prescrizioni:
  - l'area di parcheggio denominata nel progetto di riqualificazione Columna va arretrata rispetto alla linea di costa perchè non incida sulle preesistenze archeologiche.
  - la realizzazione di impianti idrici, fognari ed elettrici dovrà essere preceduta da puntuali verifiche tecnico-archeologiche sul terreno interessato da suddette installazioni.
  - il percorso ciclo pedonale per quanto non modifichi il piano di calpestio va, tuttavia, sottoposto a costanti controlli, specie nella fascia a sud dell'area, in prossimità del parcheggio denominato Cappelletto, ove sono concentrate numerose preesistenze archeologiche.
  - tutte le opere, infine, di completamento della riqualificazione (recinzioni, eventuali strutture ricettive, servizi igienici, cartellonistica, etc., etc.) ivi comprese le azioni di radamento naturalistico selettivo e i nuovi impianti vegetazionali, dovranno essere valutate dopo un'attenta e puntuale indagine sui settori interessati dai singoli interventi e, comunque, non dovranno implicare movimenti di terra profondi e dovranno essere soprattutto compatibili con la valenza storico-archeologica del sito.
  - il progetto di Riqualificazione e musealizzazione delle preesistenze archeologiche relative alla necropoli arcaica e alla peschiera romana della Mattonara e della Buca di Nerone dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di RM-RI-VT;
  - la sistemazione del Fosso del Buonaugurio nel tratto della Foce del medesimo il tombamento e la rimodulazione dell'alveo dovranno essere preceduti da un'indagine scientifica delimitata alle spallette del corso d'acqua.
  - le opere di banchinamento del Terminal Container dovranno essere strettamente connesse alla definitiva musealizzazione delle strutture emerse.





## *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

- I progetti ricadenti nel settore del porto c.d. "storico" e nell'area di costa localizzata per l'ampliamento delle attività commerciali ed energetiche dovranno essere sottoposti alle Soprintendenze competenti ed a questa Direzione Generale.
- è necessario acquisire un progetto di riqualificazione e valorizzazione delle preesistenze archeologiche relative alla necropoli arcaica e alla peschiera romana della Mattonara, in parte già note all'inizio del XX secolo e in parte completate e restituite integralmente nelle indagini eseguite nel 2002.03 quale condicio sine qua non per l'autorizzazione definitiva delle opere del I lotto funzionale. Le due realtà-integrazione e realizzazione di opere integrative al precedente PRP sono strettamente connesse alla definitiva musealizzazione delle testimonianze archeologiche della Mattonara e della Buca di Nerone. Anche le opere di banchinamento del Terminal Container rappresentano un completamento funzionale di un terminale fronte di accosto già per un terzo esistente; per questa opera, valgono le medesime prescrizioni sopra menzionate in relazione alle strutture emerse. Le opere strategiche nel progetto preliminare comprendono il prolungamento della diga di sopraflutto e l'allargamento della banchina n.13. Tali opere rientrano nella definizione del nuovo terminal crocieristico già a suo tempo esaminato senza la richiesta di particolari prescrizioni. Più complesso e rischioso è il progetto del nuovo accesso al bacino storico i cui lavori ricadono nello specchio d'acqua interno e prossimo sia alla linea di costa originaria sia alla reale ubicazione del porto traiano. Pertanto tutte le fasi di demolizione e successiva realizzazione del canale di accesso andranno precedute da indagini subacquee di verifica dei fondali. Meno critica è la costruzione di un ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano i cui plinti di fondazione andranno ad inserirsi sul terrapieno moderno di risulta dell'area dragata.
- Per quanto concerne gli interventi di riqualificazione del lungomare frontestante la pineta La Frasca, considerando il particolare ambiente marino e l'utilizzo pubblico dei servizi, si raccomanda di porre particolare attenzione nella scelta dei materiali che dovranno assicurare la più elevata curabilità, idonee caratteristiche di resistenza ad atti vandalici e minime necessità di manutenzione al fine di preservare nel tempo la qualità architettonica del progetto.





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il progetto di Riqualficazione per il nuovo accesso al bacino storico romano (i lavori del nuovo accesso al bacino storico ricadono nello specchio d'acqua interno e prossimo sia alla linea di costa originaria sia alla reale ubicazione del porto traiano), il ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano posto tra il bacino storico ed il porto commerciale, la riqualficazione delle banchine del bacino storico interessanti l'antico porto approvato allo stato di progettazione preliminare da questo Ministero con nota n. ST/408/36859 del 07//11/03, dovrà essere approfondito fino alla scala della progettazione definitiva ed esecutiva con la costante supervisione della Soprintendenza per i beni archeologici dell' Etruria Meridionale e della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di RM-RI-VT.
- l'Autorità Portuale di Civitavecchia, al fine di garantire l'effettiva realizzazione delle suddette opere di riqualficazione, dovrà sottoscrivere un Protocollo di Intesa con le citate Soprintendenze, nel quale sia previsto un cronoprogramma che evidenzi le tempistiche delle varie fasi di realizzazione di tutte le opere previste.

**c) della Regione Lazio:**

- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di viabilità e infrastrutturali previsti, in particolare:
  - l'adeguamento della bretella di collegamento S.S.248-A12 e il relativo svincolo sull'autostrada A12
  - il completamento delle rampe C e D di collegamento della S.S. 248 al porto;
  - il raccordo ferroviario Civitavecchia-Orte (il riavvio della linea è stato riconosciuto di interesse comunitario e la fermata in corrispondenza delle aree individuate nella Tav1. dove è prevista la realizzazione della nuova stazione marittima);
  - la bretella nord con parte terminale di accesso all'ambito portuale;
  - dovranno essere prese tutte le misure per l'interdizione del transito sulla S.S. Aurelia del traffico pesante, in corrispondenza del centro abitato.



- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazioni previsti nel S.I.A. e successive integrazioni;
- dovranno essere rispettate le prescrizioni, verifiche di ottemperanza, mitigazioni e compensazioni previsti nei precedenti Determinazioni e Decreti VIA: determinazione della Regione Lazio n.486 del 6.12.2001 e n.494 del 21.12.2001 e con DEC VIA del MATT n. 6923 del 28/01/2002; DEC VIA del MATT 6923/02 e determinazione della a Regione Lazio n.1058 del 26.05.2003; Commissione Speciale VIA, con nota prot.GAB2004/842/B01 del 20/12/03, con determinazione della Regione Lazio 124298
- per quanto attiene il progetto di riqualificazione ambientale della pineta "la Frasca" . area di considerevole valore archeologico, naturalistico e paesaggistico per la quale potranno essere realizzati solo interventi di tutela ambientale e valorizzazione dei beni storico-archeologici, al fine di compiere l'ottemperanza prevista nel Decreto del Ministeriale soprarichiamato; dovrà essere attivata la procedura di verifica di ottemperanza ;
- dovrà essere redatto uno specifico progetto del sistema portuale relativo agli impianti energetici, redatto ai sensi del D.lgs 192/2005, e s. m. i., con l'obiettivo di privilegiare l'uso di impianti che utilizzano fonti rinnovabili e di tecnologie ad alta efficienza (co-trigenerazione, impianti a condensazione, ecc.), e relativo all'elettificazione delle banchine;
- l'Autorità Portuale dovrà rispettare le misure di sicurezza, prevenzione, controllo e mitigazione, sia per la fase di realizzazione che per quella di gestione dell'opera, come risultati dalle analisi e dagli studi effettuati e dai piani indicati nella documentazione presentata, nonché dai piani di emergenza come approvati dalle autorità competenti;

Le prescrizioni di cui al punto a) nn. 3, 4, 5, 6 e 12 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Le prescrizioni di cui al punto a) nn. 7, 8, 9 e 11 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte dell'ARPA Lazio;

Le prescrizioni di cui al punto b) saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero per i beni e le attività culturali; le prescrizioni di cui al punto c),





*Il Ministro dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

nonché ogni altra prescrizione, ove non è specificata l'Autorità competente, saranno soggette a verifica di ottemperanza da parte della Regione Lazio.

Il presente provvedimento sarà comunicato all'Autorità Portuale di Roma e del Lazio, al Ministero dei trasporti e infrastrutture Direzione Generale demanio e porti ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Lazio e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

